



Motor y Volante®

Número 505 / Septiembre 2024

A PRUEBA

**FORD MUSTANG
DARK HORSE**



directorio

EDITOR

Gabriel Novaro

COEDITORIA

María E Krebs

DISEÑO EDITORIAL

Alejandro C Gutiérrez

DIRECTOR DE OPERACIONES CDMX

Luis Guzmán Nava

DIRECTOR DE PRUEBAS

Francisco Montaña Benet

CONTABILIDAD

Daniela García

CENTRO DE PRUEBAS

Francisco Montaña Benet
Edgar Alejandro Domínguez
Francisco Montaña Isita
Santiago Montaña Isita
Luis Guzmán Nava

SOPORTE DE FOTOGRAFÍA

Marisol Isita

SOPORTE TÉCNICO

David Azpiazu

CORRESPONSALES:

BS. AS. María E. Krebs
CANCÚN Adolfo Vázquez
GUADALAJARA Edgar A. Domínguez
MONTERREY Antonio Willars
MORELIA Alejandro Cárdenas

Copyright® 1982-2024

Derechos reservados 1982-2024

Marcas registradas® 1982-2024

Participa diariamente en nuestros debates y temas en:



/MotoryVolante/

síguenos en:



motor y volante/



/motoryvolante



/motoryvolanteoficial



revista motor y volante

VISÍTANOS

www.motoryvolante.com

DUDAS Y COMENTARIOS EN:

contacto@editorialnovaro.com

DISEÑO POR:



/Magya CTI

magyacti@gmail.com

Ahora podrás estar enterado al minuto de las novedades del mundo de los autos, relatadas a la manera única de Motor y Volante

AUTOPIA

4

LAS REDES ENREDANDO LAS REDES



A PRUEBA

6

FORD MUSTANG DARK HORSE

Este coche es un verdadero deportivo y no chistosadas



A PRUEBA

24

MAZDA CX-70

Dominio total del equilibrio



A PRUEBA

32

ALFA ROMEO GIULIA COMPETIZIONE

La opción premium italiana



LADO A LADO

38

MAVERICK TREMOR VS RANGER RAPTOR

¿David Ford vs Goliat Ford?



LABORATORIO

44

LA FÍSICA Y EL MANEJO

Volvamos a la secundaria: primera lección



ESTUDIO

50

**ALFA ROMEO 8C 2900B
LUNGO SPIDER 1938**



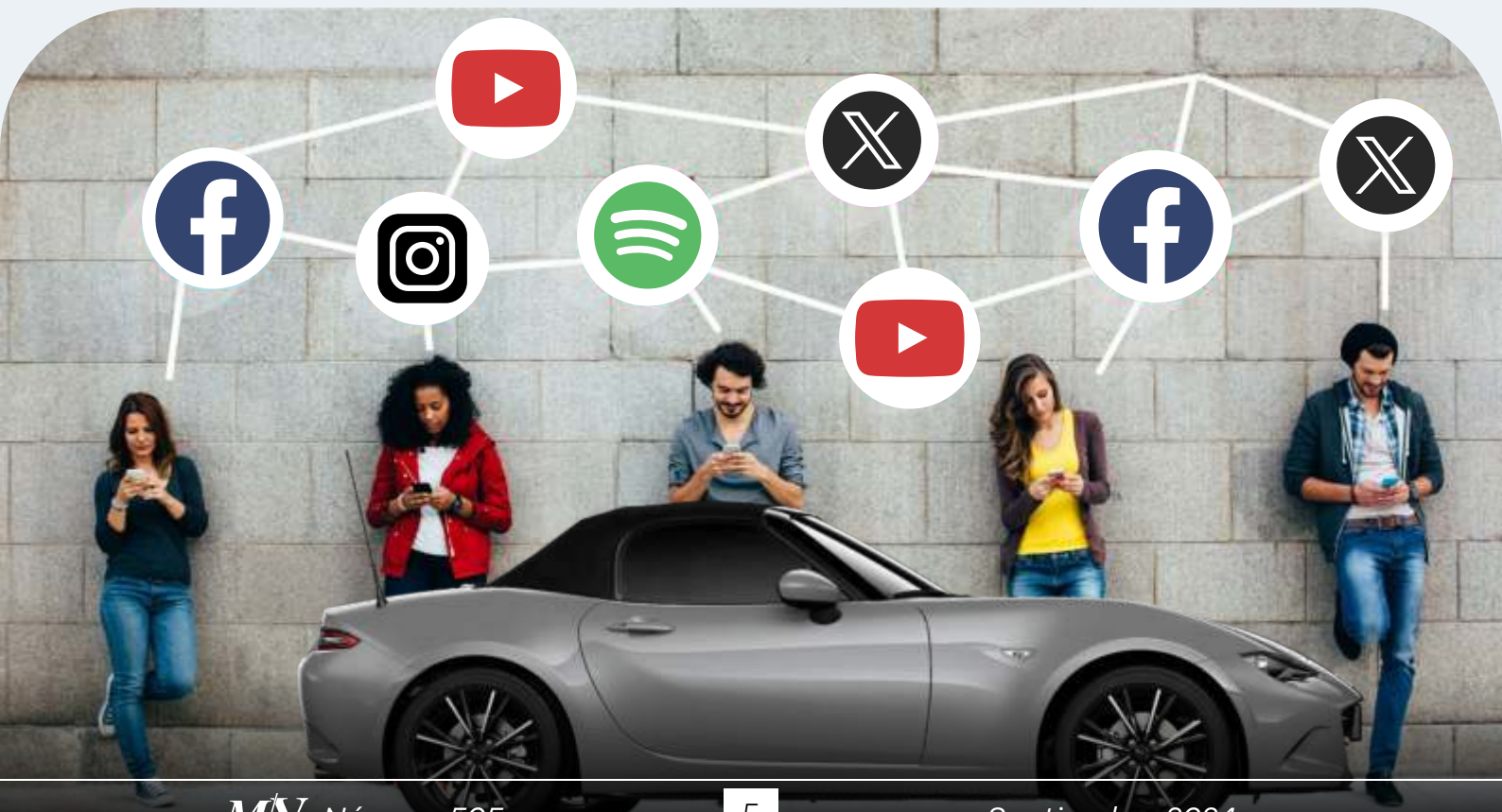


Las redes enredando las redes

Es triste, pero resulta que los lectores que tienen interés en ver las pruebas completas están desapareciendo o por lo menos están perdiendo interés y cada vez más migran a las redes sociales, donde la cobertura es una sola foto o un par y cuatro o cinco renglones.

Eso es un desastre para una revista que prueba los autos con gran esfuerzo, pensando qué es lo que más va a atraer a nuestros lectores y ya no es así.

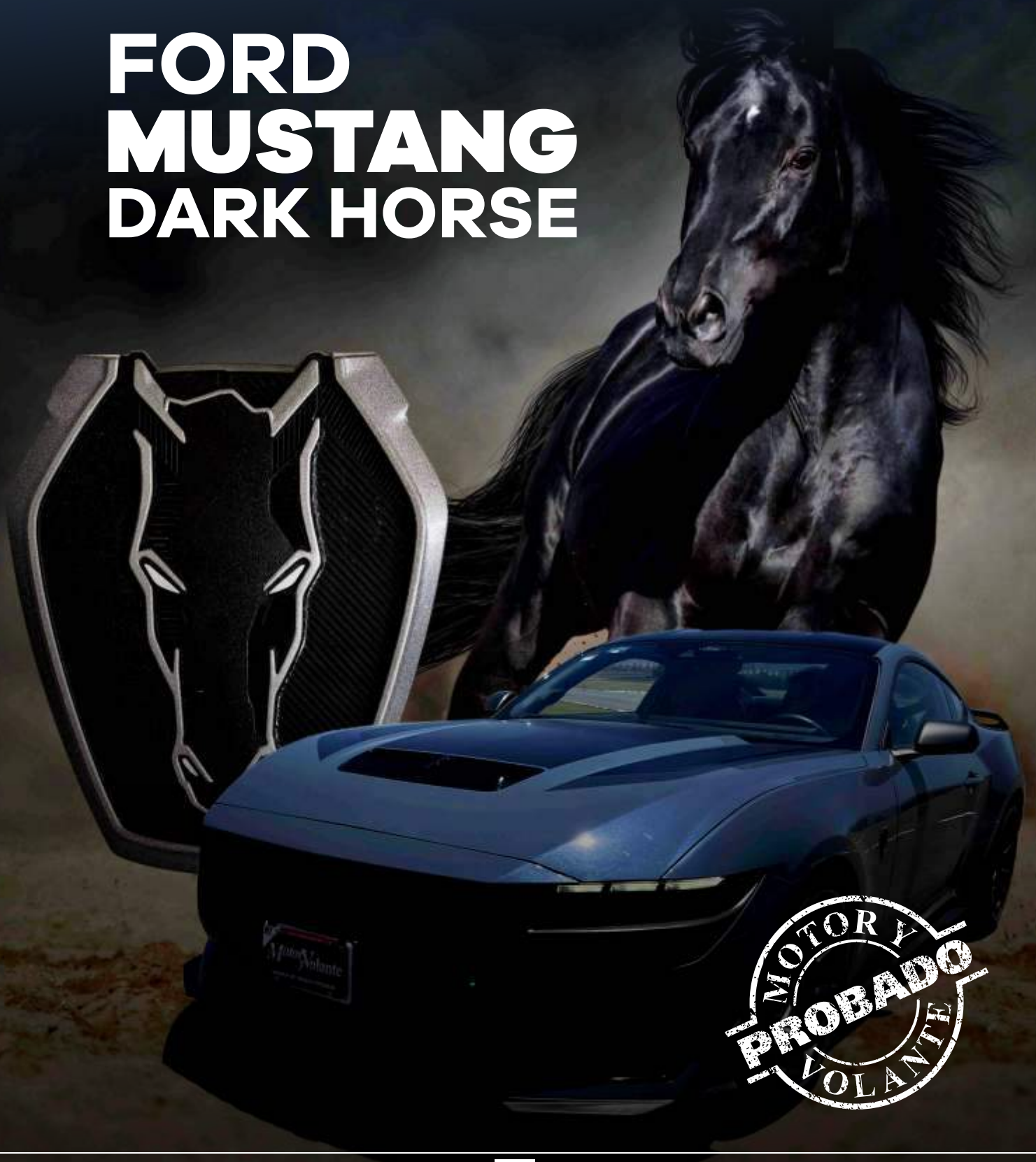
Gradualmente nos iremos mudando a las redes sociales y, en el caso de la revista, cuando una marca nos contrate publicaremos ediciones especiales, pero ya no es posible sostener una revista muy costosa de elaborar, a la que le metemos un enorme esfuerzo para que nos lean sólo unos cuantos y nada más un ratito. Esto no va a ocurrir de un momento a otro, pero lo estamos viendo venir y no somos ni siquiera los primeros en padecerlo. Muchas revistas en todo el continente están pasando por el mismo proceso y algunas en México incluso desaparecieron por completo. Los mantendremos informados en su momento, pero les anticipamos que va a haber cambios en nuestra estructura cuando estamos ya a punto de cumplir casi medio siglo. 



A PRUEBA

Clan Montañó

FORD MUSTANG DARK HORSE



Este coche es un verdadero deportivo y no chistosadas.

Los primeros Mustang tuvieron sus orígenes en un ejercicio que hizo Lee Iacocca sobre lo que podría hacerse con la plataforma de un coche familiar de bajo presupuesto.



Montó una carrocería de un auto que parecía deportivo y quitó la carrocería del sedancito familiar.

El Ford Falcon.

¿Se acuerdan de él?

Y nació la leyenda, un clásico instantáneo, a pesar de que era sabido que el coche realmente no entregaba lo que su físico prometía. Era tal vez algo así como tener de novia a una modelo guapísima, pero que a la hora de querer ir a algún lugar con ella, siempre estaba medio enferma y nos acababa dejando con las ganas. Pero que era bella, era bella, tanto que si la vemos pasar por la calle o vemos alguna fotografía de ella aún nos arranca suspiros.

Y vino el señor Carroll Shelby y la puso a hacer ejercicio - a la modelo - y mejoró su condición física, le puso frenos - al coche - le mejoró la suspensión y el rendimiento mejoró muchísimo; sin embargo, debido a sus genes, siempre tuvo limitaciones y digamos que aunque la convirtió en atleta, nunca podría llegar a competir a nivel olímpico.

Luego llegó la crisis energética y Ford estuvo a punto de matar al Mustang, que se había vuelto ya un poco pasado de peso.

Sin embargo, en lugar de matarlo, ahora tomó la plataforma del Ford Pinto, que nunca llegó a nuestro país.



Era un coche muy modesto, económico y con un motorcito de 4 cilindros. Yo llegué a tener uno de esos cuando estudié en EUA y, la verdad, era un coche que se manejaba muy a gusto aunque no tenía grandes pretensiones. (Ni yo, ni el coche).

Pues a esa plataforma, le metieron un motor V8 (de bastante pobre rendimiento) así como que con calzador y le pusieron un tablero que me gustaba, plásticos imitación madera, etc. El desempeño que de por sí era pobre, se empeoró y ni siquiera la versión Shelby logró ayudarlo.

Luego vino la plataforma Fox diseñada para el Fairmont (¿se acuerdan de él?). Seguía siendo un coche bastante olvidable -el Fairmont- bonito, pero olvidable y siguiendo la receta del primer Mustang, también le pusieron una carrocería "deportiva". Esos estaban buenos para el ¼ de milla, eran relativamente ligeros, y había mucha juguetería con la cual se podía modificar, pero básicamente para acelerar fuerte.

Así fue evolucionando el Mustang, hasta que por fin en 2015 ya le ponen suspensión trasera independiente. Por fin, se puede eliminar ese brincoteo del eje trasero, aunque su desempeño todavía dejaba algo que desear, sobre todo en el área de frenado.

Poco a poco, el Mustang fue madurando, mejorando su rendimiento en comportamiento, en curqueo y en frenado y así hemos llegado a esta última más reciente de las versiones.

Es irónico que FMC (Ford Motor Company) que estuvo cerca de matar al Mustang en más de una ocasión, ahora lo tenga como el único coche que fabrica y vende. Todo lo demás son camionetas.

Entonces, para entrar en materia, ahora sí, llega el Dark Horse y la invitación llega para ir a manejarlo en un autódromo.

El Centro Dinámico Pegasus es un lugar con unas magníficas instalaciones que se presta para hacer todo tipo de eventos relacionados con el automovilismo, desde pruebas de manejo, cursos de manejo, etc. y su pista de pruebas se puede configurar de varias maneras.



He de decir que en esta ocasión la pista tenía una configuración bastante limitada, en donde el Mustang se sentía más bien como un potro encerrado.

Esto no es hablar mal del coche (ni de la pista) simplemente que no tenía espacio suficiente para estirar bien sus piernas.

La atención en el CDP, siempre es de 1a., nos recibieron muy a tiempo y ahí estaba él en el centro del escenario, esperando a ser domado.



Este coche tiene todos los elementos que hacen que uno quiera subirse y manejarlo, tiene el aspecto de un coche poderoso y lo es, no lo esconde desde el frente hasta la cola, pasando por sus abultadas salpicaderas que guardan unas llantas enormes, de 305/30 las delanteras y 315/30 las traseras, montadas en rines 19 x 9.5 y 19x10 respectivamente.

Al llegar atrás, las salidas del escape no mienten, no solo son dos puntas dobles, sino que además están increíbles. Inmediatamente se antoja ver qué tal suena... y no decepciona. Por todos lados dice "soy poderoso".

La versión que nos dieron a prueba venía con una maravillosa transmisión manual, y aplica el famoso cliché, que la mano cae exactamente sobre la palanca de velocidades.



En fin, basta de describir al estilo ficha técnica que eso lo podemos leer en cualquier catálogo. Aquí la pregunta aplica: ¿y qué tal?

Primero dimos un reconocimiento a la configuración de la pista, yo al volante (la jerarquía es la jerarquía), una vez que vimos por donde era el corral de juegos, le dimos rienda suelta y aquí sí que aplica la expresión.

No usamos el cronómetro, sino que solamente las sensaciones que nos brindaba, repito, para números ahí está la ficha técnica. Se trata de cómo



transmite la potencia y lo hace de una manera impecable, hay otros coches con mucha potencia pero que quieren descarrilarse a la primera y hay que estar controlándolos hasta en recta. Este no, aun sin el control de tracción se siente perfectamente plantado.

1a, 2a, 3a, se terminó la recta y viene una curva primero a la izquierda y luego una larga, larga, a la derecha, de radio decreciente.

La primera frenada nos dejó sorprendidos, fue mucho más corta de lo esperado, por lo que poco a poco fuimos alargando la aceleración y acortando la frenada (o mejor dicho, las frenadas).

Las primeras vueltas fueron sin tocar los controles de tracción ni estabilidad por aquello del no te entumas, pero realmente casi ni los necesita. Casi. Notaba que no se encendía ningún testigo de que estaban ayudando. Así fuimos buscando cada vez más el límite que realmente es muy, muy alto.

En todo esto, los frenos ni se enteraron, la suspensión trabajó impecable, la dirección, a pesar de ser eléctrica, es muy precisa. Las llantas, esas sí se enteraron y mucho. Sin duda que con ese tamaño de rodillos y ese hule diseñado casi para pista sí tienen un agarre de esos que hacen que el pasajero vaya recargado contra la ventana en las curvas, pero no sucede debido al magnífico agarre de sus asientos. Los traseros no los probé, pero se ve que quien vaya atrás tampoco se va a mover mucho (además que, como es tradición, el espacio para los pasajeros atrás no es demasiado grande).



He de hacer notar que estas llantas son para uso en piso seco principalmente, en piso mojado habrá que tener extra precaución. Pero no era el caso.

En esta ocasión, salió un poco a relucir el hooligan que tengo guardado y como había una zona de cemento en donde era permitido hacer derrapes, pues fuimos a hacer un par de donitas, al estilo de Alex Zanardi cuando ganaba en la Indy y vaya que quedaron un par de donas increíbles. Desde luego, mis hijos que son un poco más serios que yo me regañaron... pero bueno, las condiciones se daban. Qué le vamos a hacer.

No fue sino hasta después de algunas vueltas, que me di cuenta de que el motor igualaba las revoluciones en los cambios descendentes y he de decir que lo hace de maravilla, aunque la verdad prefiero hacerlo yo, es como parte del arte del manejo.

Los cambios de velocidades, precisos, la caja ofrece una muy buena combinación de resistencia y de precisión.

Digamos que es un deleite manejarlo. No se queden con las ganas.

Hay otros súper deportivos exóticos que corren más, aunque la pregunta sería (como en dónde), tal vez que frenan mejor aunque no mucho, pero no son tan amigables para el día a día, en un país en donde abundan los topes, los baches, los exóticos se vuelven los coches más lentos y a éste no lo afectan tanto. 

Francisco Montaña Benet



***I**magínate que te prestan un coche en un autódromo y durante 40 minutos sea solo para ti, puedes hacer lo que quieras. Ahora imagínate que no es cualquier coche sino un Mustang. La cosa se pone mejor: no es cualquier Mustang, es un Dark Horse 2024 transmisión manual, que tiene la increíble cifra de 100 caballos de fuerza por cada litro de desplazamiento del motor, y ojo que lo logra siendo un motor atmosférico. En total, llega a la más que respetable cifra de 500 caballos de fuerza- caballos mestengos, que es el origen castellano de la palabra mustango, la cual ya se imaginarán en qué palabra se transformó cuando se tradujo al inglés. (Motor y Volante es cultura).*

Pero regresando a la idea principal del párrafo anterior, pues esto mismo fue lo que nos sucedió. El camino hacia el Centro Dinámico Pegaso fue tranquilo, sin sobresaltos. Lo importante era llegar a tiempo y el problema es que las carreteras nacionales últimamente han sido una pesadilla: siempre hay accidente o manifestación. Además, siempre hay tráileres ocupando todos los carriles, sin importar si son dos, tres o cuatro carriles y así es imposible rebasarlos. El caso es que el trayecto que debería durar poco más de dos horas, se puede hacer 20, 30, 40 o incluso 100% más tardado de lo habitual. Como dicen: sé a qué hora salgo, pero no a qué hora llego. Afortunadamente, Waze nos marcaba que el camino sería relativamente fluido, pero por precaución tomamos un tramo que, aunque es más vuelta, es más probable mantener un buen promedio de velocidad. También es más caro, pero no queríamos llegar tarde a la cita con el Dark Horse. Todo iba bien, pero llegamos a la caseta de cobro, inexplicablemente tenían abierto solo un carril, provocando que se hiciera una larga fila de vehículos y dándole al traste al tiempo que llevábamos. Más adelante nos enteramos de que esto es algo habitual en el tramo del libramiento Palmillas-Apaseo. De verdad pienso que las autoridades no tienen interés alguno en hacer carreteras más eficientes y seguras.

Pero bueno, eventualmente llegamos a tiempo al Centro Dinámico Pegaso. Este lugar es una pista de pruebas donde, entre otras cosas, se realizan cursos de manejo deportivo, de seguridad, manejo defensivo. Así como los musulmanes tienen la obligación de ir a la Meca una vez al año, también todos los conductores deberíamos acudir a estos cursos para refinar nuestras habilidades al volante. Y ojo, no es para que maneжем más rápido (lo cual en ciertas situaciones estaría muy bien) sino para ser conductores más seguros.

En fin, ahí estaba de un lado reluciente en color Azul Niebla el esperado Mustang. Del otro lado estábamos tres orgullosos representantes del Centro de Pruebas de Querétaro de MyV. Los tres tuvimos que sacrificar nuestras actividades cotidianas para realizar esta prueba. Sacrificio que, a decir verdad, no fue tan severo.

Destacaban la ausencia de los logos de Mustang y en cambio otro caballo mucho más agresivo ocupaba su lugar: el logotipo Dark Horse. El tiempo era limitado así que nos pusimos manos a la obra. Cuando me tocó ponerme tras el volante no podía esconder la sonrisa de oreja a oreja. Presioné el clutch, engrané la 1a marcha y el coche salió disparado. De sobra está mencionar



que el motor suena espectacular. Una ventaja de los motores atmosféricos es que generalmente suenan más bonito y cada uno de los 8 cilindros de 5 litros de desplazamiento cantan perfectamente afinados desde el ralentí hasta la línea roja. Del equipo de sonido del coche no voy a poder escribir al respecto porque ni me molesté en prenderlo. Con el sonido del escape fue suficiente experiencia para mantener alegres los tímpanos.

El circuito de Pegaso lo recorrimos en sentido del reloj. La mayor parte eran curvas en segunda velocidad y algunas en tercera. Había una frenada muy fuerte al final de la recta y otro par de frenadas de menor intensidad. Aquí hago un paréntesis: que un Mustang suene muy bien y haga buen tiempo en el cuarto de milla es lo que habría que dar por sentado. Sin embargo, este ejemplar cuenta con calipers Brembo adelante y la marca sale a relucir una y otra vez porque por más vueltas que dimos los frenos nunca se calentaron. De hecho, la limitante en cuanto a sobrecalentamiento fueron las llantas traseras y es que debo confesar que, en lugar de manejar fino y tratar de hacer el mejor tiempo de vuelta posible, como lo hizo implacablemente uno de nosotros, en esta ocasión preferí divertirme y jugar un poco con el coche. Sé que tiene todas las ayudas electrónicas del mundo y un modo drift que me



*Este auto debería ser
declarado patrimonio
de la humanidad*



hubiera encantado probar, pero por la limitación de tiempo esto ya no fue posible. Lo que hice fue desconectar el control de tracción y de estabilidad, y retar la puesta a punto de este coche. Lo más padre es dar la vuelta utilizando más los frenos y el acelerador que el volante. Gran acierto de Ford instalarle un diferencial Torsen con relación de 3.73 que verdaderamente lo convierte en un coche de carreras y sale a relucir cada vez que presionaba el pie derecho para salir de una curva. También cuenta con suspensión adaptativa MagneRide. Les puedo decir que es de las veces que más me he divertido en la vida. El motor es un gran acierto y empuja contundentemente. En 2a velocidad es extremadamente fácil que se vaya de atrás si uno abusa del acelerador, y vaya que abusamos en esta ocasión. En 2a es un coche muy noble. Sin embargo, en 3a la cosa cambia porque también puede soltarse de atrás a pesar de los inmensos rodillos Pirello P Zero 255/40 R19 (que frecuentemente desprendían un peculiar humo azul, culpa de un conductor





que decidió pasárselo lo mejor posible). El caso es que yendo más rápido tiene uno que volverse extremadamente rápido de reflejos para poder cacharlo cuando se va. Este coche está más cercano a un coche de carreras que a un simple juguete. Lo que les puedo decir es que responde increíblemente a los impulsos del acelerador y es padrísimo transferir el peso de adelante hacia atrás y viceversa en cada curva. La transmisión manual es sensacional y pocas cosas dan la satisfacción de hacer un cambio perfecto: rápido, preciso y emparejando las revoluciones haciendo punta talón. Lo que sí que pude probar fue la función de rev match que precisamente suple la función del punta talón y permite hacer cambios descendentes de una manera rápida y segura, ya que al hacer el emparejamiento perfecto de las revoluciones, el chasis no se desestabiliza. Gracias a este sistema, cualquier mortal puede hacer los cambios tan finamente como el más experto de nuestro grupo (ojalá lea el artículo, chance y me sube el sueldo).

Hubo una curva en la que me avoracé un poco (un bastante para ser más preciso), queriendo emular a Ayrton Senna y su inconfundible juego de acelerador, el eje trasero perdió adherencia y se soltó más rápido de lo que

esperaba, pero logré cacharlo a tiempo y como estábamos filmando, esto ayudó a que el video se volviera más llamativo. Ojo, espectacular no es sinónimo de buen tiempo en el autódromo aunque sí de diversión. Un punto para destacar y es que no importa cuántas veces se haya practicado y cuánta confianza exista, siempre pueden surgir sorpresas. Esta ha sido de las pocas ocasiones en que tuvimos un percance durante una prueba. Sucedió durante una de las fuertes frenadas. A pesar de contar con el equipo correcto



y de haber realizado esta maniobra en otras ocasiones, tuvimos un incidente. Súbitamente se desprendió y fue golpeando contra el pavimento una y otra vez. La pérdida sólo fue material y parece que tiene reparación. Por supuesto, no estoy hablando del Mustang, Herr Editor no sabía de esto así que seguramente se estaba poniendo nervioso, pero puede respirar tranquilo ya que el ejemplar de Ford se comportó de una manera implacable. Más bien, me refiero a la cámara GoPro, a la que una montura le falló, culpa de los excelentes frenos del Mustang y las fuerzas G que generan. Ojalá podamos rescatar el video.

¿Qué más les puedo platicar? La realidad es que la gozamos y la pasamos padrísimo. Sin embargo, tuvimos dos limitantes: la primera fue el tiempo, solamente contamos 40 minutos en el jardín del Edén. La segunda fue que nos pusieron poca gasolina; yo creo que a propósito para que no nos atascáramos demasiado. Ya se imaginarán que estos caballos tienen la sed de un camello y sería un crimen no aprovechar el autódromo. Sin embargo, como somos gente cortés y educada, entregamos el coche con suficiente gasolina para recorrer 8km más.

En esta ocasión no les podré relatar gran cosa de los gadgets de este ejemplar. Pero tengan certeza de que no los dejará decepcionados. Tiene toda la electrónica del mundo para poder manejar con un gran margen de seguridad. La pantalla y el tablero digital tienen varias amenidades, con diferentes modos de conducción (hay una opción con bloqueo del eje delantero), con modo para pista, donde nos cronometra aceleración, tiempo de frenado, temperatura de los neumáticos, Sistema Track Apps, cronómetro para medir tiempo de cada vuelta, y mucha más información interesante. Y aunque ya no pudimos probarlo, el tablero tiene una opción para poner los mismos indicadores que la versión del 87 al 93. Interesante.



Para mal este coche se está quedando sin rivales. Los muscle cars están en vías de extinción. Raro es que un coche siga siendo V8. Más raro aunque sea transmisión manual, excelente transmisión, por cierto. El costo de la vida moderna, de la gasolina, de lo que es políticamente correcto, de las preferencias de los consumidores, han hecho que estos coches estén desapareciendo. En este caso: demasiado caro (para la realidad de nuestro país), demasiado grande, gasta demasiada gasolina, restringido de espacio para las plazas traseras, imperfecto en todo sentido práctico. Y sin embargo es una joya, tanto visualmente, como auditivamente, y no se diga lo que transmite hacia quien se encuentre tras el volante. Un clásico moderno. Un pony car. Siendo un coche con tal legado cultural debería ser proclamado patrimonio de la humanidad. ¿Dónde está Greenpeace? Que venga a proteger los últimos ejemplares puros del caballo salvaje de Norteamérica porque a este paso se están extinguiendo más rápido que los glaciares del Iztaccíhuatl.

Mi conclusión es que el Mustang Dark Horse ofrece la combinación perfecta entre encanto y tecnología, el equilibrio ideal entre innovación y tradición. 

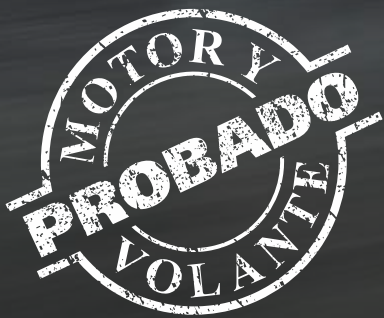
Francisco Montaña Isita



A PRUEBA

Gabriel Novaro

Mazda CX-70



***Dominio total
del equilibrio***

La gama de camionetas de Mazda tiene un nuevo integrante, no solo por su configuración, sino por su enfoque más elevado y deportivo. El Mazda CX-70, sin ser menor, se coloca por debajo del Mazda



CX-90, la camioneta con tres filas de asientos y que compite directamente con las más reconocidas marcas alemanas, quedando así un escalón arriba del Mazda CX-50, que por su lado ofrece un tacto más deportivo, pero menos sofisticado.

El Mazda CX-70 cuenta con siete bolsas de aire, Alerta de tráfico trasera, Monitoreo de cambio de carril, Sistema de mantenimiento de carril, Sistema de frenado inteligente en ciudad, entre otros.

Hablaremos de la versión i Grand Touring MHEV; entre cuyos detalles están el acabado negro mate y piano para la parrilla, las molduras de las ventanillas, los rines (21"), así como otros insertos en el tono gris mate en el frente.

En cuanto a sus dimensiones es idéntica al Mazda CX-90, es decir, con 5.1 metros de largo, 1.7 metros de alto y un ancho de 1.9 metros; la distancia entre ejes es también la misma con 3.1 metros.



A su equipamiento se suman toldo solar, faros led dirigibles, espejos plegables eléctricamente, cajuela con accionamiento eléctrico y más.

A pesar de tener el mismo largo que el Mazda CX-90, este modelo tiene una configuración interior con solo dos filas de asientos lo que se traduce en mayor espacio para sus cinco ocupantes. Además, la banca trasera tiene una configuración 60/40 y los respaldos tienen la ventaja de que se les puede variar el ángulo de inclinación. Es francamente muy espaciosa.



Muchos quieren saber de la pantalla, que es de 12" con Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos, asientos forrados en cuero, puertos USB y USB-C, sistema de audio Bose, paletas de cambio en el volante así como un clúster digital también de 12".

El sistema de clima artificial es automático y divisible en tres zonas.

La máquina es la misma del Mazda CX-90, pero con una puesta a punto diferente, y con respuesta mejorada por el levemente menor peso global, cosa



La tracción es total pero con un reglaje variable que normalmente es de 70% en la impulsión.



que también redundará en menor consumo y un rango de revoluciones más relajado.

Muy importante también es que tiene la asistencia de un generador eléctrico, que si bien no puede mover por sí solo a la camioneta, sí se encarga de funciones periféricas como el aire acondicionado, la recarga de la batería normal, y la más importante es que de forma eléctrica precarga el turbo para eliminar el turbo lag. La batería de 48 volts se alimenta de la energía cinética que se genera en las ruedas. Tanto el generador como la pila se encuentran entre el motor y la transmisión. Este sistema híbrido ligero aporta una reducción en el consumo de gasolina de 10% comparado con el Mazda CX-90.

La descripción general del motor de combustión es el extraordinario seis cilindros en línea de 3.3 litros turbo, que es el que más asusta a sus





e SKYACTIV G





FICHA TÉCNICA

MAZDA CX-70 i GRAND TOURING MHEV

Motor:	6 cil. Línea, 3.3 l. Turbo
Potencia:	280 hp
Torque:	332 lb-pie
Transmisión:	Aut. 8 vel.
Tracción:	i-Activ AWD:
Consumo combinado:	14.7 km/l
Precio:	\$1'038,000 pesos



competidoras alemanas, con una potencia total de 280 caballos de fuerza. Cuenta con varios modos de manejo: Normal, Sport, Off Road y Remolque.

La tracción es total pero con un reglaje variable que normalmente es de 70% en la impulsión, pero que puede llegar a un nivel 50-50 de equilibrio perfecto de acuerdo a los sensores y a las exigencias del conductor. 



A PRUEBA

Alfa Romeo Giulia Competizione



*La opción
premium italiana*

No sé si a ustedes les ha pasado (a mí sí), o se han dado cuenta de un fenómeno muy común entre los dueños de autos de hoy en día, sobre todo con la gran oferta que existe actualmente en



el mercado mexicano. Y es que hay dos tipos de compradores de autos premium, primero, sobre todo los New Rich o los que comparten la propiedad con alguna institución financiera, que claman que les encantan los autos, y al preguntarles cuál sería su opción de auto inmediatamente enuncian algún auto alemán, regularmente el primero en la lista es el que empieza con B y acaba con W. Ahora, cuando le agregas a la pregunta la premisa "¿y si tuvieras presupuesto ilimitado?" inmediatamente enuncian un auto italiano, normalmente el del caballito rampante en el cofre, y a partir de ahí empieza la parte más cómica al preguntarles: Ah, sí, ¿cuál? En ese momento se quedan con cara de "en la madre", porque claramente no tienen la más pálida idea de cuáles son los modelos y mucho menos de sus precios. A este comprador de autos premium lo llamaremos cariñosamente el Villamelón.

El segundo tipo de comprador es el conocedor, el que además de tener los recursos para comprar un auto de este calibre, sabe qué es lo que está comprando, sabe identificar que el auto premium del vecino no es más que un Jetta con aires de grandeza, es el que verdaderamente investiga todas las especificaciones del auto porque le interesa comprender cuál será el desempeño que obtendrá a cambio de un obscuro precio, que no le importará pagar si es que el auto en cuestión le retribuirá en la misma medida, porque a este comprador no solo le encantan los coches, sino que sabe y ama manejarlos. Cuando le agregas el tema del "presupuesto ilimitado" tardará un rato en sacarle la sopa, porque tendrá varias opciones en mente y le será más difícil poder decidir. Este comprador es el entusiasta, y es el que hará una mejor elección.

Ahora hablemos del auto que nos ocupa el día de hoy, un auto premium, no alemán, y que difícilmente el Villamelón escogería; es más, probablemente no sepa ni de su existencia. El Alfa Romeo Giulia Competizione. Si bien el Giulia con el que muchos soñamos es el 4V (Quadrifoglio) con un motor V6 Twin Turbo con 505 caballos de fuerza y con ADN de Ferrari, pero que también viene con un altísimo precio, y que compite directamente con los Ms y AMGs alemanes. La nueva versión especial Competizione, con un exclusivo color Moonlight (gris mate), es el escalón previo al 4V con un motor más sensato para el día a día. Este es el ya conocido 2 litros Turbo de 4 cilindros de grupo Stellantis, con 280 caballos de fuerza y 306 lb-pie de torque acoplado a una caja automática de 8 cambios, con paletas de cambio en aluminio al volante, que ponen la potencia al piso mediante tracción en el eje trasero y que, en conjunto con la suspensión adaptativa, nos brinda una experiencia de manejo muy divertida, con la opción de varios modos de manejo.

Adicionalmente, es un auto que llama mucho la atención, no solo por su diseño característico, sino porque además estos no se ven en cada esquina como sus competidores alemanes. El manejo es cómodo, con una marcha firme, en







curvas lo hace muy bien y todas las asistencias (ADAS) están ahí en caso de que abusemos del buen desempeño que brinda naturalmente este Alfa. Los frenos son discos enormes en las 4 esquinas y en esta versión tenemos rines de 18 pulgadas con llantas 245/40 adelante y 255/35 atrás, que dan una pisada contundente en condiciones de manejo deportivo. El consumo de combustible se eleva bastante si no cuidamos lo que hacemos con el pedal de la derecha, pero el motor turbo no se cansa de sacarnos una sonrisa cada vez que puede, lo cual hace muy difícil ser cuidadoso del consumo. El empuje del motor es hasta cierto punto adictivo, solo encontramos un poco de turbo-lag en el rango más bajo del tacómetro, pero una vez pasando las 3000 revoluciones por minuto, el turbo empuja muy fuerte. El cero a cien ronda los 5.4 segundos a nivel del mar, a mayor altitud el número ronda los 7 segundos bajos, y la velocidad máxima es de 240 km/h limitados electrónicamente.

En el interior, lo primero que notamos, como en el resto de sus hermanos Alfa, es el botón de encendido en el volante, los asientos muy cómodos y con buen soporte lateral a la altura de lo que el auto puede hacer. El tablero cuenta con una pantalla configurable de 12.3 pulgadas para los instrumentos y al centro

otra de 8.8 pulgadas para el sistema de Información y entretenimiento, que como en el resto de los Alfas que hemos manejado, no es tan fácil de usar y entender y además en este caso, se siente un poco desactualizado en cuanto a conectividad contra los sistemas más modernos, ya que la conexión de Apple Car Play y Android Auto es vía cable, y la resolución de la cámara de reversa es buena sin ser excelente. En cuanto a espacio y comodidad interior, la parte delantera tiene todo el espacio para ir cómodos y bien sujetos, atrás lo encontramos con buen espacio también, aunque un poco más justo, sobre todo en cuanto a espacio para cabeza, personas de 1.80 o más de altura pudieran ir no tan cómodas. El espacio de cajuela es más que abundante.

En conclusión, podemos decir que, a pesar de que en el horizonte ya se vislumbra una nueva generación, sigue siendo una gran opción al auto premium alemán, muy diferente con una identidad propia y con toda la herencia y el linaje de una marca italiana como lo es Alfa Romeo y esto es lo que los conocedores sabrán apreciar. 

Precio

Competizione \$1,205,000.00



LADO A LADO

Luis Guzmán Nava

Ford Maverick Tremor



Ford Ranger Raptor



*¿David Ford vs
Goliat Ford?*

Si, como usted lo pidió, este mes tenemos uno de nuestros famosísimos lado a lado. Y es verdad que una vieja costumbre de Motor y Volante es la de probar dos vehículos comparables y decir cuál es mejor. El problema que esto conlleva es que, al tener un ganador, de inmediato tenemos también un perdedor, y esto ha ocasionado que algunas marcas (las que regularmente siempre pierden) avienten su muñeca y dejen de anunciarse o de prestar sus vehículos para dicho efecto.

No así el caso de Ford, que como ustedes saben, tiene grandes credenciales en el mundo de los vehículos de trabajo y adicionalmente ha logrado también complementar la oferta con versiones muy divertidas y capaces dentro y fuera del camino. Es así como nuestro lado a lado en esta ocasión tiene dos contendientes de la misma marca. Si, ya sé que son dos vehículos que pertenecen a dos categorías diferentes, pero no deja de ser divertido compararlas y al final darles nuestro veredicto real. Aquí no venimos a transcribir el catálogo o la ficha técnica, aquí probamos los vehículos para que usted decida.

Si, yo sé que de inicio la comparativa pudiera parecer injusta, tener el simple nombre Raptor involucrado ya habla de alevosía y ventaja, pero es hasta que analicemos las características de una y otra que descubriremos que tan dispareja pudiera (o no) ser esta comparativa.



Empecemos revisando Maverick Tremor, una fresca propuesta de Ford orgullosamente fabricada en su planta de Hermosillo y que comparte plataforma con Escape y Bronco Sport. Una vez que conocemos este parentesco es que empezamos a entender de lo que se trata el vehículo, y no basta más que ver el perfil para darnos cuenta de que no es una pick up tradicional, ya que lo que veremos es una carrocería integral, no hay un chasis o la clásica separación entre la batea y la cabina, lo que tenemos es un crossover en versión pick up. Esto lo hace un vehículo muy práctico, (pueden leer más sobre él en la prueba completa en MV 493) pero esto no quiere decir que no pueda ser divertido.



Por el otro lado, tenemos a Ranger Raptor, una excelente aplicación del concepto Raptor para la pick up mediana de Ford, que en este caso sí es una pick up tradicional. Hablar hoy en día de una pick up mediana no quiere decir que sea tan mediana, sabemos que la gran mayoría de vehículos han evolucionado de tal forma que sus dimensiones también han crecido. Solo como referencia, hay que recordar que la primera generación de Ranger es mucho más pequeña que la Maverick actual.

Así como les platicamos que el Bronco Raptor es el "Rock Star" del Off-Road (MV 495), La Ranger y F150 Raptor lo son para las pick ups. Y es aquí donde muchos pudieran pensar que esta comparativa es un tanto injusta, el simple hecho de tener las calcomanías Raptor ya impone, sin embargo, la Tremor no se achica.

En la esquina de Maverick Tremor encontramos un motor 4 cilindros Ecoboost de 250 caballos y que genera 277 lb-pie de torque, acoplado a una transmisión automática de 8 velocidades, sistema de tracción integral con bloqueo en las cuatro ruedas, suspensión preparada para Off-Road y diferencial trasero bloqueable. Para sacarle jugo a todos estos fierros, cuenta con cinco modos de Manejo: Normal, Remolque-Arrastre, Lluvia-Resbaladizo , Lodo-Surcos y Arena.



En la otra esquina, Ranger Raptor intimida a su oponente con un motor también Ecoboost, pero de 6 cilindros de 3.0 litros, que genera nada más y nada menos que 392 caballos de fuerza y 430 lbs-pie de torque acoplada a una transmisión automática de 10 velocidades, tracción 4x4 (o sea, de a deveras con reductora y todo), diferencial trasero y delantero bloqueables, suspensión con amortiguadores Fox Racing SHOX 2.5 y en este caso cuenta

con siete modos de manejo; Normal, Sport, Resbaladizo, Lodo-Surcos, Arena, Roca y Baja).

Además, podemos jugar también con el sistema de escape configurable, por si el vecino que nos cae gordo pidió servicio de despertador a la habitación muy temprano por la mañana.

Hasta aquí las diferencias, ahora veamos similitudes. En ambos casos, tenemos rines y llantas orientados al manejo fuera del camino Off-Road, la capacidad de carga es de 680 kilos en Tremor vs 700 en Ranger, en capacidad de arrastre es clara la ventaja de la Raptor, la cual puede jalar hasta 2,500 kilos vs los 907 de la Tremor. Y obviamente en el arrancón también la Raptor saldrá adelante.

Maverick Tremor es un vehículo muy práctico, que puede fungir como un perfecto coche del diario, con un muy buen desempeño dinámico, pero con un consumo civilizado si somos gentiles con él, y dimensiones que lo hacen un vehículo con el que muy fácilmente se puede vivir en el día a día. Por otra parte, Ranger Raptor nos genera una emoción diferente, es un tanto más caro,



aunque no tanto como hubiéramos pensado inicialmente, que está más enfocado a un uso más especializado, sí práctico, pero con capacidades muy superiores dentro y fuera del camino y con ese look de Rock Star que a muchos les (nos) gusta. 

Ganador

Ford Ranger Raptor

Si fuéramos gente normal, claramente nos hubiéramos ido por el lado racional y dado el triunfo a Maverick Tremor, es una oferta mucho más centrada y equilibrada; sin embargo, en mi caso cuando menos, corre la gasolina por las venas y nos gana la parte emocional, y en este sentido Ranger Raptor es un acto difícil de emular, y la verdad es que por el precio obtenemos una gran propuesta de valor.

Precios

Maverick Tremor	\$ 891,000.00
Ranger Raptor	\$1,368,000.00



Gabriel Novaro

La Física y el Manejo



***Volvamos a la secundaria:
primera lección***

REPRODUCCIÓN DE UN REPORTAJE PUBLICADO EN 2016

Desde su fundación, Motor y Volante ha procurado transmitir elementos que afectan el manejo y que rara vez se contemplan.

Tal parece que todo el mundo cree que la respuesta de un auto depende exclusivamente de sus características técnicas.

Y no, las características técnicas de un auto se han creado para INTENTAR aprovechar -o en su caso ATENUAR- las fuerzas físicas que lo gobiernan.

Un ejemplo, exagerado para mayor claridad:

Por más buenos frenos que tenga un Porsche -unos Brembo cerámico/metálicos, con discos dobles y del diámetro de la rueda entera y cada uno con 6 zapatas para abarcar TODA su circunferencia- por más buenos que sean, decíamos, lo más importante que el coche tendrá que hacer no es detener el giro de las ruedas sino enfrentar la fuerza de la inercia, para poder, entonces sí, detenerse.

O sea, su masa, la multiplicación de su peso por su velocidad, es el enemigo. No su control, ni el piso, ni el hule, ni la habilidad.

Una aclaración, porque ya los conocemos cómo son de literales:

Todos estos factores enlistados y otros más, la MODIFICAN (a la inercia) pero son solo incidentales, variaciones. Lo principal son las leyes de la FÍSICA.

En M/V, desde 1982 nos quebrábamos la cabeza para poder medir, comprender y transmitir a nuestros lectores lo que es indispensable conocer. Como la inercia, como la transferencia del peso, como la importancia del peso no suspendido contra el peso suspendido, la CGV (Capacidad de Giro Violento) como bautizamos a la capacidad de curveo.

No existía en México -y sigue sin existir- otro organismo ni mucho menos un medio "especializado" que le diera valor, que entendiera siquiera, esas fuerzas que gobiernan el buen manejo.

Así que procedimos a hacernos nuestras propia 5a rueda para medir distancias. La hicimos (a mano y con una bonita (dizque) rueda de bicicleta y una suspensión preciosa que articulamos) en el laboratorio de Física de la UNAM, donde trabajaba uno de los miembros del Consejo Editorial.

Y comenzamos a medir con lo disponible, que incluía hasta un mecate que amarrábamos de la portezuela al centro de un círculo donde poníamos a virar a los coches. Allá por la autopista a Pachuca teníamos pintado nuestro círculo en un espacio libre que descubrimos, perfectamente asfaltado.

Y mirábamos el velocímetro en el momento que el mecate se rompía. Y ora a calcular con fórmulas complicadísimas.

¡Queríamos aprender! ¡Queríamos saber! ¡Queríamos compartir!



Poco más tarde, otro de nuestros miembros (uno de los dos aeronautas) descubrió que podíamos adquirir un sensor inercial de navegación de Jumbo 747, porque debían cambiarlo -aunque estuviera perfecto- cada mil horas de vuelo. Para ellos era basura. Para nosotros, un tesoro.

¡Órale! Nos volvimos locos!

Así que lo obtuvimos y ahí vamos con nuestro sensor "de bajo kilometraje" a montarlo en una tarjeta de cálculo que conseguimos en la universidad de Minnesota. Ahí estudiaba la maestría otro de nuestros miembros del Consejo. Y armamos nuestro primer aparato profesional.

¡Y regresamos con "el marciano" en las manos!

Un aparato que, por fin, nos dejaba conocer -en tiempo real y/o con registro y en milésimas- el preciso instante y velocidad en que el coche comenzaba a deslizarse de lado mientras iba acelerando más y más.

¡Ya podíamos medir la capacidad de curveo!

Y así fue que descubrimos la enooooorme diferencia que hace un eje trasero independiente, los brazos de control, las barras de tensión, la torsión del casco, etc. etc. Y, desde luego, el compuesto (más que el dibujo) de las llantas.

Avanzamos tanto que hasta Chrysler -su Depto. de Ingeniería en México- nos encargó un aparato igual, pero con sistema inglés, que es lo que ellos usaban, porque la información era fantásticamente útil incluso para ellos que diseñaban autos. (Chrysler México era la que aportaba ingeniería de alta tecnología a Highland Park, y nos honraron como "asesores" jeje).



En aquellos números, publicábamos una tabla con los CGV de todos los autos del mercado mexicano. Nos parecía mucho más importante que el precio. Al cabo que eso te lo puede decir cualquier vendedor. El CGV nadie más.

¿Y qué es el CGV, en pocas palabras?



La intención es conocer el momento en el que un coche comienza a perder adhesión al piso (derrapar) conforme se va aumentando su velocidad de giro.

Las condiciones, el ángulo de viraje, el piso, etc., tienen que ser idénticos. pero el peso de cada coche varía.

Por eso, la medición se hace sobre ese dato concreto, el peso del coche, que se define como una vez su propia obediencia a la fuerza de gravedad, ergo: un "G" o 1.0 G

Cuando lo ponemos a virar, se va generando otra fuerza similar, la centrífuga, cuyo punto de quiebre (o CGV, o si lo prefieren, el momento en el que se rompe nuestro mecate original) es el instante en el que el sensor detecta un levísimo movimiento lateral (el inicio de un derrape) y lo pone en la pantalla (y en la memoria) como un porcentaje de ese G.

Así, un coche que pese mil kilos y resista un viraje en 30 m de diámetro (sin peralte) equivalente a una fuerza centrífuga de 1.0 sin perder el curso, es un muy buen coche.

Otro que pese 1000 o 750 o 1500 pero pierda el piso a 0.60G es muy mal coche.

La velocidad a la que "pierde el piso" es igual de importante, mientras más alta, mejor.

En términos prácticos, mientras más alto el CGV, más rápidas y con mayor certeza puede tomar la curvas.

Y uno presume manejar como El Checo, aunque el mérito sea del coche, jeje.

Si no es este -el CGV que nunca nos gustó el nombrecito pero ese fue el que "pegó"- uno de los tres principales factores DINÁMICOS que debemos conocer de un auto (junto con su aceleración 0-100 y su frenaje 80-0) entonces mejor vámonos a patear balones y gritar "¡eeeeh puuuto!". ¿O no? 



Alfa Romeo 8C 2900B Lungo Spider 1938

